



भारत का राजपत्र The Gazette of India

असाधारण
EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4
PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित
PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 120]

नई दिल्ली, सोमवार, अगस्त 28, 2000/भाद्र 6, 1922

No. 120]

NEW DELHI, MONDAY, AUGUST 28, 2000/BHADRA 6, 1922

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

नई दिल्ली, 28 अगस्त, 2000

सं. टीएमपी/86/99-विविध.—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण एतद्वारा संलग्न आदेशानुसार, दिनांक 10 नवम्बर, 1999 के अपने आदेश को लागू करने के संबंध में कुछ पत्तन न्यासों द्वारा सामना किए जा रहे विभिन्न मुद्दों को स्पष्ट करता है। यह आदेश परित्याग किए गए एफसीएल कंटेनरों/पोतवणिक स्वामित्व वाले कंटेनरों और पोतवणिक स्वामित्व वाले से भिन्न कंटेनरों पर भंडारण प्रभार लगाने के लिए 2 माह की समयावधि निर्धारित करने से संबंधित था।

अनुसूची

मामला सं० टीएमपी/86/99-विविध

आदेश

(जुलाई, 2000 के 19वें दिन को पारित किया गया)

इस प्राधिकरण द्वारा दिनांक 10 नवम्बर, 1999 को एक आदेश पारित किया गया था, जिसमें परित्याग किए गए एफसीएल कंटेनरों/पोतवणिक स्वामित्व वाले कंटेनरों और पोतवणिक स्वामित्व वाले से

भिन्न कंटेनरों पर सभी महापत्तन न्यासों द्वारा साझा तौर पर भंडारण प्रभार लगाए जाने के लिए 2 माह की समयावधि निर्धारित की गई थी। इस आदेश में सभी महापत्तनों को निदेश दिया गया था कि वे निम्नलिखित टिप्पणियों को अपने दरों के मान में शामिल करें :—

- (i) परित्याग किए गए एफसीएल कंटेनरों/पोतवणिक स्वामित्व वाले कंटेनरों के संबंध में भंडारण प्रभार ऐसे परित्याग किए गए एससीएल कंटेनरों/पोतवणिक स्वामित्व वाले कंटेनरों के संबंध में कंटेनर के आगमन की तारीख से 2 महीने अथवा बंदरगाह कार्यालय में ऐसे परित्याग की लिखित सूचना की प्राप्ति की तारीख, जो भी पहले हो, तक सीमित किए जाएंगे।

परित्याग की सूचना के बंदरगाह कार्यालय में लिखित में प्राप्त होते ही यातायात प्रबंधक तत्काल यह सुनिश्चित करेगा कि कंटेनर को भंडारण क्षेत्र से हटाए जाने के लिए और बिना समय व्यर्थ किए इसे खाली करने के लिए तत्काल कदम उठाए जाएं।

- (ii) पोतवणिक स्वामित्व वाले से भिन्न कंटेनरों को मुख्य लाइन ऑपरेटरों (एमएलओ) की लागत और जिम्मेदारी पर पत्तन न्यास द्वारा नियमित भंडारण क्षेत्र से हटाया जाएगा और बिक्री वेयरहाउस/ओवरफ्लो शेडों में रखा जाएगा और उसके बाद एमएलओ द्वारा न्यास परिसर से खाली कंटेनरों को हटाए जाने से पहले उन कंटेनरों को खाली किया जा सकता है।

2.1 इस प्राधिकरण को उक्त आदेश के निर्बाध क्रियान्वयन के मार्ग में आने वाले कुछ मुद्दों के संबंध में स्पष्टीकरण के लिए कुछ महापत्तनों और पत्तन प्रयोक्ताओं से इस आदेश की समीक्षा के लिए अनुरोध प्राप्त हुए हैं।

2.2 सीएचपीटी ने प्रस्ताव किया है कि इस आदेश के पैरा (i) में प्रयुक्त शब्द 'जो भी पहले हो' के स्थान पर 'जो भी बाद में हो' रखा जाए। सीएचपीटी ने उल्लेख किया है कि यदि स्टीमर एजेंट/एमएलओ कंटेनरों के आगमन के अगले दिन परित्याग पत्र देते हैं तो पत्तन को इसे स्वीकार करना होगा और पत्तन 2 माह तक भंडारण प्रभार वसूल नहीं कर सकता। सीपीटी ने इस आदेश में संशोधन का अनुरोध करते हुए इसमें उल्लेख किया है कि एमपीटी अधिनियम की धाराओं 61 और 62 के निर्देशानुसार परेषिती द्वारा कार्गो निकासी में असफल होने पर विलंब शुल्क की वसूली की समय-अवधि, मुकदमेबाजी में विवाद का विषय है, जिसमें माननीय उच्चतम न्यायालय ने रेखांकित किया है कि अधिनियम की उपरोक्त 2 धाराएं, जो निकासी न किए गए सामान की बिक्री और निपटान से संबंधित हैं, मात्र सहायक प्रावधान हैं और बोर्ड के लिए किसी बाध्यता को सिद्ध नहीं करती। सीपीटी ने यह कहते हुए कंटेनरों को खाली करने की प्रक्रिया का उल्लेख किया है कि उसका खाली करने पर कोई नियंत्रण नहीं है। सीपीटी के विचारों से सहमति व्यक्त करते हुए जेएनपीटी ने उल्लेख किया है कि पत्तन को उसका विलंब शुल्क 2 माह के लिए सीमित करने के लिए न कहा जाए। जेएनपीटी ने आदेश की समीक्षा का अनुरोध किया है। जेएनपीटी ने प्रारंभिक स्थान से छिप्पुओं की वापसी के मामले में एयरलाइन्स की जिम्मेदारी का उदाहरण भी उद्धृत किया है। सीपीटी ने राय व्यक्त की है कि कार्गो, स्वामी अर्थात् आयातक द्वारा परित्याग किया जा सकता है, परंतु नौवहन लाइन्स एजेंटों द्वारा नहीं। मैसर्स ट्रांसवर्ल्ड शिपिंग सर्विसिज (आई0) प्रा0 लि0 ने उल्लेख किया है कि परित्याग पत्र लाईन्स द्वारा दिया जाए।

3. उपर्युक्त मुद्दों और समग्र विचार-विमर्श के आधार पर उल्लिखित विभिन्न मुद्दों के संदर्भ में निम्नवत स्पष्ट किया जाता है :-

मुद्दा : (i) कलकत्ता पत्तन न्यास ने राय व्यक्त की है कि टीएएमपी का दिनांक 10 नवम्बर, 1999 का आदेश, एमपीटी अधिनियम, 1963 की धाराओं 61 और 62 के प्रावधानों का उल्लंघन करता है।

स्पष्टीकरण : सीपीटी द्वारा उल्लिखित न्यायालय का आदेश, अधिनियम की धारा 62 के तहत नोटिस जारी करने की बाध्यता से संबद्ध है। न्यायालय का मानना है कि पत्तन को अधिकार है कि वह अनुबंधित समय से आगे भी विलंब शुल्क इकट्ठा कर सकता है, यदि कार्गो उस अवधि से आगे पड़ा रहता है। यह आदेश केवल कंटेनरों के संदर्भ में है, कंटेनरबंद कार्गो के संदर्भ में नहीं। नीलामी का प्रश्न केवल कार्गो के संदर्भ में उठता है, कंटेनर के संदर्भ में नहीं। कंटेनर, शिपिंग लाइन्स की संपत्ति होने के कारण इसे लाइन्स को ही वापिस करना होता है और इस प्रकार इसे बेचने का प्रश्न ही नहीं उठता। इसके अलावा, आदेश में माल को दो माह से आगे रखने का उल्लेख नहीं है और इस अवधि के लिए कोई लेवी एकत्र नहीं की जा सकती। यह आदेश केवल पत्तन न्यास को निदेश देता है कि अधिनियम में अनुबंधित अवधि के पश्चात माल को बेचने के लिए समयानुसार तत्काल कार्रवाई करे, ताकि लाइन्स अपने कंटेनरों को वापिस ले सकें, जिसके रोके रखने में उनका दोष नहीं है।

वस्तुतः इस आदेश में पत्तन न्यास को प्रयोग के लिए केवल धारा 61 और 62 के तहत शक्ति प्रदान करना है और पत्तनों में भीड़भाड़ कम करने के लिए तीव्र कार्य करने और शिपिंग लाइन्स द्वारा उठाए जा रहे नुकसान को कम-से-कम करना शामिल है।

पूर्ववर्ती आदेश में, इस प्राधिकरण ने परित्याग किए गए एफसीएल कंटेनरों पर भंडारण प्रमारों की उगाही के लिए 2 माह की अवधि निर्धारित की थी, क्योंकि पत्तन न्यास बोर्ड, उन 2 महीनों के समाप्त होने पर, जब तक कोई सामान उसकी अभिरक्षा में रहता है, ऐसे सामान को नीलामी द्वारा बेचा जा सकता है, जो तब तक निकासी न हुआ हो। तथापि, अधिनियम की धारा 61(2) की शर्तों के अनुसार पत्तन न्यास बोर्ड को ऐसी बिक्री से पूर्व 10 दिनों का नोटिस देना होगा। सीमाशुल्क और अन्य एजेंसियों से समन्वय के लिए आवश्यकता पर विचार करने पर पाया गया कि इससे आगे के लिए 5 दिनों की अनुग्रह अवधि उचित है। तदनुसार, पूर्ववर्ती आदेश में निर्धारित 2 माह की समय-अवधि के स्थान पर यह प्राधिकरण 75 दिनों की समय-अवधि निर्धारित करता है। इससे आगे कंटेनर पर भंडारण प्रमार लागू नहीं होगा।

मुद्दा : (ii) पूर्ववर्ती आदेश में यह उल्लेख नहीं है कि कौन सा पक्ष परित्याग पत्र जारी कर सकता है, अर्थात् लाइन्स अथवा आयातक।

स्पष्टीकरण : इस आदेश का आशय अनुबंधित समय-अवधि के पश्चात कंटेनरों को लाइन्स को वापिस लौटाना है, ताकि उन्हें परेषितों के कारण इसकी कमी होने पर नुकसान न उठाना पड़े। यह आदेश शिपिंग लाइन्स को अधिकार नहीं देता कि वह परेषिती के जवाब की प्रतीक्षा किए बिना परित्याग पत्र जारी करे। परेषिती ही परित्याग पत्र जारी कर सकता है।

यह सत्य है कि शिपिंग लाइन तकनीकी रूप से कार्गो की स्वामी होती है, जब तक वितरण आदेश परेषिती के पक्ष में (इसके द्वारा) जारी नहीं होता। इस प्रकार लाइन परित्याग पत्र जारी कर सकती है, उपलब्ध कराए गए कंटेनर को अभिरक्षा में वापिस ले सकती है और पत्तन परिसर से हटा सकती है। ऐसे मामलों में लाइन को कंटेनर और कंटेनरबंद कार्गो पर पत्तन-परिसर में आगमन से निकासी तक लागू सभी पत्तन प्रभार अदा करने होंगे। जेएनपीटी द्वारा इस संदर्भ में उद्धरित छिप्पुओं का सदाहरण संगत है। लाइन, वितरण आदेश जारी करने से पूर्व किसी भी समय बिना परित्याग पत्र जारी किए कंटेनर को पुनः अभिरक्षा में ले सकती है। तथापि, लाइन, सभी पत्तन-प्रभारों की अदायगी के पश्चात पत्तन-परिसर से बाहर कंटेनरों को वापिस नहीं लेता अथवा नहीं हटाता है तो इसे निर्धारित समय-अवधि की समाप्ति की प्रतीक्षा करनी होगी, क्योंकि तब तक पत्तन न्यास इसके पहले कंटेनर के सामान की नीलामी के लिए कार्यवाही नहीं कर सकता।

अन्य शब्दों में, परित्याग पत्र जारी करने की प्रक्रिया निम्नलिखित होगी :-

- (i) परेषिती किसी भी समय परित्याग पत्र जारी कर सकता है।
- (ii) यदि परेषिती ऐसा परित्याग पत्र जारी न करने का निर्णय लेता है तो लाइन भी इन शर्तों के अधीन परित्याग पत्र जारी कर सकता है :-

(क) लाइन, कार्गो सहित कंटेनर की अभिरक्षा पुनः प्रारंभ कर सकती है और पत्तन परिसर से इसे वापिस ले सकती है अथवा इसे हटा सकती है, और

(ख) लाइन, कंटेनर की अभिरक्षा पुनः प्रारंभ करने से पूर्व कार्गो और कंटेनर पर लागू सभी पत्तन प्रभार अदा करेगी।

परेषिती अथवा लाइन में से किसी से भी परित्याग पत्र के अभाव में उपरोक्त शर्तों के अनुसार, लाइन के पास कोई दूसरा विकल्प नहीं होगा कि वह 75 दिनों की समाप्ति तक, जब तक पत्तन न्यास एमपीटी अधिनियम की धारा 61 के तहत कार्य करे, प्रतीक्षा करनी होगी।

मुद्दा : (iii) परिवहन, कार्गो हटाने की व्यवस्था कौन करेगा और संबद्ध लागत कौन वहन करेगा ?

स्पष्टीकरण : दिनांक 10 नवम्बर, 1999 के पूर्ववर्ती आदेश में स्पष्ट उल्लेख है कि इन कंटेनरों का परिवहन, पत्तन द्वारा मुख्य लाइन ऑपरेटरों की लागत और जिम्मेदारी पर पूरा किया जाएगा। तथापि, इस आदेश में कार्गो हटाने के प्रचालन के संबंध में स्पष्ट उल्लेख नहीं है। सीपीटी के उल्लेखानुसार, कार्गो हटाने की प्रक्रिया कंटेनर एजेंटों को आवेदन और लाइन्स या उसके द्वारा नियुक्त कुलियों को डीएलबी गैंग (जहां भी अस्तित्व में है) के आरक्षण का अधिकार देती है। इसलिए, पत्तन न्यास को कार्गो हटाने की व्यवस्था लाइन या उसके एजेंटों के विशेष आवेदन के तहत करनी चाहिए। ऐसे मामलों में, लाइन्स का कार्गो हटाने के लिए और कार्गो हटाने में लागत से बचने के लिए भी आवश्यक औपचारिकताओं का पालन करना होगा।

मुद्दा : (iv) 75 दिनों की समाप्ति के पश्चात भूमि किराया की अदायगी से संबंधित स्थिति, यदि लाइन्स कंटेनरों से कार्गो की निकासी के लिए कार्रवाई नहीं करती है।

स्पष्टीकरण : उपरोक्त उल्लेखानुसार, पत्तन न्यास कंटेनरों के परिवहन की व्यवस्था और कार्गो हटाने की सुविधा प्रदान करने वाली एकमात्र एजेंसी होगी। यह लाइन्स पर निर्भर करता है कि वे

आवश्यक औपचारिकताओं का पालन करें और परिवहन तथा कार्गो हटाने की लागत से बचें। यदि ये लाइन्स निर्धारित समय में ऐसी कार्रवाई नहीं करती है तो वे निर्धारित समय समाप्त होने पर, पत्तन न्यास को कंटेनर पर भूमि किराया की उगाही करने से नहीं रोक सकती। ऐसे मामलों में, भूमि किराया उस समय तक अदा करना होगा जब तक शिपिंग लाइन्स द्वारा कार्गो हटाने के लिए आवश्यक कार्रवाइयां नहीं की जातीं।

मुद्दा : (v) यदि लाइन्स अपने कंटेनर निर्धारित समय से पूर्व वापिस चाहती हैं तो उन्हें कार्रवाई करनी होगी।

स्पष्टीकरण : चूंकि, ये लाइन्स कार्गो की स्वामी नहीं हैं, वे कहीं भी मौजूद कार्गो (कंटेनरबंद) का परित्याग नहीं कर सकती और अपने कंटेनर वापिस नहीं ले सकतीं। ऐसे बहुत कम उदाहरण हैं जब परेषितों ने परित्याग पत्र जारी किया हो। लाइन्स निर्धारित समय की समाप्ति की प्रतीक्षा किए बिना अपने कंटेनरों की वापसी के लिए प्रयास कर सकती हैं। तब कार्गो की नीलामी की व्यवस्था के पश्चात केवल पत्तन न्यास ही कंटेनरों को मुक्त कर सकता है। लाइन्स के पास दो विकल्प हैं। वे पत्तन के मूल स्थान से कंटेनर (लदे हुए) वापिस ले सकते हैं। ये लाइन्स बारी-बारी से कंटेनरों की अभिरक्षा पुनः प्रारंभ कर सकती हैं और इन कंटेनरों को कहीं बाहर किसी निजी सीएफएस में ले जा सकती हैं और खाली कंटेनर वापिस लेने से पूर्व कार्गो हटाने की व्यवस्था कर सकती हैं। (ऐसे मामलों में पत्तन न्यास की जिम्मेदारियां 'घरोहर-रक्षा' की तरह हैं, जो शीघ्र ही लाइन द्वारा कंटेनरों की अभिरक्षा पुनः प्रारंभ करने से समाप्त हो जाती हैं।) पत्तन के निकट बहुत-से अनुमोदित सीएफएस उपलब्ध हैं और माल वाहन के अनुबंध के अंतर्गत वाहक विशेष परिस्थितियों में नीलामी तक माल का निपटान भी कर सकता है। इस प्रकार लाइन्स को कंटेनर मुक्त कराने के लिए केवल पत्तनों द्वारा की जाने वाली कार्रवाई पर ही निर्भर रहने की आवश्यकता नहीं है।

मुद्दा : (vi) खाली किए गए कंटेनरबंद कार्गो पर विलंब शुल्क की अदायगी।

स्पष्टीकरण : खाली किए गए कंटेनरबंद (परित्याग किए गए) कार्गो पर विलंब शुल्क को खाली किए गए कार्गो के बिक्री लाम में जोड़ा गया है। किसी मामले में यह मुद्दा केवल कंटेनर से खाली किए गए कार्गो के मामले में ही नहीं उठता, अपितु यह कंटेनरों से प्राप्त नहीं किए गए सामान्य बल्क कार्गो के मामले में भी उठता है। बिक्री से आय के समायोजन से संबद्ध वर्तमान पद्धति लागू होगी।

मुद्दा : (vii) सीमा-शुल्क प्राधिकारियों द्वारा कंटेनर अधिग्रहीत करने/जब्त किए जाने के मामले में आदेश की अनुप्रयोज्यता ।

स्पष्टीकरण : दिनांक 10 नवम्बर, 1999 के पूर्ववर्ती आदेश में विनिर्दिष्ट नहीं है कि इस आदेश में समाविष्ट प्रावधान, अधिग्रहीत करने/जब्त किए जाने वाले कंटेनरों के मामले में कहां लागू होंगे । केपीटी के उल्लेखानुसार, चूंकि सीमा-शुल्क प्राधिकारियों द्वारा कार्गो सहित कंटेनरों को अधिग्रहीत करने/जब्त करने पर पत्तनों का ऐसे कंटेनरों पर नियंत्रण नहीं होता और कार्गो हटाने के लिए व्यवस्थाएं नहीं कर सकता । तथापि, ऐसे मामले में भंडारण प्रभार, आवेदन की तारीख से सीमा-शुल्क प्राधिकारियों द्वारा कार्गो छोड़ने के आदेश की तारीख तक अनवरत जारी रहेंगे । अधिग्रहीत किए गए/जब्त किए गए कंटेनरों को भी इसके परिसर से सीमाशुल्क संबद्ध क्षेत्र में (लाइन/परेषिटी द्वारा) ले जाया जा सकता है, ताकि उसका यह स्थान व्यर्थ ही अधिभोग में न रहे ।

एस. सत्यम, अध्यक्ष

[विज्ञापन/3/4/143/2000/असा.]

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

NOTIFICATION

New Delhi, the 28th August, 2000

No. TAMP/86/99-Misc.—In exercise of the powers conferred by Section 48 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby clarifies various issues confronted by some Port Trusts while implementing its Order dated 10 November, 1999 prescribing a time limit of two months for levy of storage charges on abandoned FCL Containers/Shipper's Own Containers and other than Shipper's Own Containers, as in the Order appended hereto.

SCHEDULE

Case No. TAMP/86/99 - Misc.

ORDER

(Passed on this 19th day of July 2000)

This Authority had passed an Order dated 10 Nov. 99 prescribing a time limit of 2 months for levy of storage charges on abandoned FCL Containers / Shipper

Owned Containers and other than Shipper Owned Containers for common adoption by all the Major Port Trusts. In the Order, all the Major Port Trusts were directed to introduce the following note in their Scale of Rates:

- " (i). Storage charges on abandoned FCL Containers / Shipper Owned Containers shall be limited up to the date of receipt of intimation of abandonment in the Harbour Office in writing or 2 months from the date of landing of the container, whichever is earlier, for such abandoned FCL Containers / Shipper Owned Containers.

Immediately on receipt of the intimation of abandonment in the Harbour Office in writing, the Traffic Manager shall ensure that steps are taken at once to facilitate removal of the container from the storage area and for destuffing it without any loss of time.

- (ii). The Containers other than Shipper Owned Containers shall be removed from the regular storage area and moved to Sale Warehouse / Overflow Sheds by the Port Trust at the cost and responsibility of the Main Line Operators (MLOs); and, thereafter, the container can be destuffed before the empty containers are removed from the Port Trust premises by the MLOs."

2.1. This Authority has received requests from some of the major ports and port users for a review of the Order towards clarification of some issues coming in the way of a smooth implementation of the Order.

2.2 The CHPT has proposed that the word 'whichever is later' may be replaced by 'whichever is earlier' used in Para (i) of the Order. The CHPT has pointed out that if the Steamer Agents / MLOs serve abandonment letter on the next day of the landing of the containers, the Port has to accept it and can not recover storage charges up to 2 months. The CPT while requesting modification of the Order, has pointed out that limit of period of realisation of demurrage for failure on the part of the consignee to clear the cargo with reference to Sections 61 and 62 of the MPT Act was a subject of dispute in a litigation in which the Hon'ble Supreme Court ruled that the said two Sections of the Act relating to sale and disposal of the uncleared goods are mere enabling provisions and do not cast any obligation upon the Board. The CPT has also brought out the procedure of destuffing of containers saying that it has no control over destuffing. Agreeing with the views of the CPT, the JNPT has stated that the Port should not be asked to restrict its demurrage to two months. The JNPT has requested for a review of the Order. It has also cited the example of the airlines responsibility in the case of returning of stowaways to the point of origin. The KPT has opined that the cargo can be abandoned by the owner i.e. importer but not by the shipping line agents. M/s. Transworld Shipping Services (I) Pvt. Ltd., has stated that the letter of abandonment can be given by the Lines.

3. With reference to the issues raised above and based on a collective application of mind the various issues raised are clarified as follows:

ISSUE : (i). *The Calcutta Port Trust has opined that the Order of the TAMP dated 10 November 1999 violated the provisions of Sections 61 and 62 of the MPT Act, 1963,*

Clarification : The Court Order referred by the CPT is relating to the obligation of issuing a notice under Section 62 of the Act. The Court has observed that the ports have power to collect the demurrage even beyond the stipulated period if the cargo is lying beyond that period. The Order in reference speaks only about the containers and not the containerised cargo. The question of auction arises only in the context of the cargo and not the container. The container, being the property of the Shipping Line is to be returned to the lines and hence the question of selling it does not arise.

Further, the Order does not stipulate keeping the goods beyond two months and not collecting any levy for the same. It only directs the Port Trust to take timely action to sell the goods immediately after the period stipulated in the Act so that the Lines may get back their containers, which have been held up for no fault of theirs.

In effect, the Order only requires the Port Trust to exercise the power given under Section 61 & 62 and act expeditiously to clear congestion at the ports and to minimise the loss suffered by the Shipping Lines.

In the earlier Order, this Authority prescribed a period of two months for levy of storage charges on abandoned FCL Containers because a Port Trust Board, on expiry of two months from the time when any goods have passed into its custody, can sell by auction such goods which have not been cleared by then. However, in terms of Section 61(2) of the Act, the Port Trust Board is to give 10 days notice before such sale. Considering the requirement for coordinating with the customs and other agencies, a further grace period of 5 days is also found reasonable. Accordingly, instead of the two month time limit prescribed in the earlier Order, the Authority prescribes a time limit of 75 days beyond which storage charges on container shall not accrue.

ISSUE : (ii). *The earlier Order does not specify the party which can issue the letter of abandonment i.e. whether the Lines or Importers.*

Clarification : The intention of the Order is to return containers to the Lines after the stipulated time limit, as they need not suffer for the deficiencies on part of the consignees. This does not entitle a shipping line to issue letter of abandonment without waiting for the consignee to respond. It is for the consignee to issue a letter of abandonment.

It may be true that a shipping line technically remains as owner of the cargo till a delivery order is issued (by it) in favour of the consignee. That being so, the line also can issue an abandonment letter provided it will be take back custody of the container and remove it from the port premises. In such a case, the Line will have to pay all the port charges accrued on the container and the containerised cargo from the date of landing to the date of clearance from the port premises. The example of stowaways cited by the JNPT is relevant in this context. Even without a letter of abandonment, a Line can resume custody of a container at any time before issuance of Delivery Order. However, if a Line chooses not to take back or remove the containers outside the port premises after paying all port charges, it has to wait till the expiry of stipulated time period since a Port Trust can not proceed to auction the goods inside the container before that.

In other words, the following will be the procedure for issue of letter of abandonment:

- (i). The consignee can issue a letter of abandonment at anytime.
- (ii). If the consignee chooses not to issue such letter of abandonment, the Line can also issue abandonment letter subject to the condition that,
 - (a) the Line shall resume custody of the container alongwith cargo and either take back it or remove it from the port premises.

- (b) the Line shall pay all Port Charges accrued on the cargo and container before resuming custody of the container.

In the absence of abandonment letter either from the consignee or the Line, subject to the conditions above, a Line has no other option but to wait till expiry of 75 days for the Port Trust to act under Section 61 of the MPT Act.

ISSUE : (iii). *Who will make Arrangement for transportation and destuffing and bear the associated cost therefor?*

Clarification : The earlier Order dated 10 Nov. 99 clearly states that transportation of such containers will be done by the Port at the cost and responsibility of the Main Line Operators. However, the Order does not clearly mention about the destuffing operation. As pointed out by the CPT, the procedure of destuffing warrants an application of the container agents and booking of DLB gang (wherever in existence) by the Lines or their appointed stevedores. So, a Port Trust can arrange for the destuffing against a specific application of a Line or its Agents. In such cases, the Lines are required to observe the necessary formalities for destuffing and should bear the cost of destuffing also.

ISSUE : (iv). *Position regarding payment of ground rent after the expiry of 75 days if Lines do not take action for clearing the cargo out of the containers.*

Clarification : As pointed out above, the Port Trust will only be a facilitating agency for arranging transportation of containers and destuffing. It is for the Lines to observe the necessary formalities and bear the cost of transportation and destuffing. If the Lines are not taking such action within the stipulated period, they cannot require the Port Trust to stop levy of ground rent on container on the expiry of the stipulated period. In such cases, the ground rent will continue to be paid till such time all necessary actions are taken by the Shipping Lines for destuffing of cargo.

ISSUE : (v). *Actions to be taken by the Lines, if they want their containers back before the stipulated period.*

Clarification : Since the Lines are not the owners of the cargo, they cannot abandon the (containerised) cargo and take back their containers, whenever required. Since the consignees are to issue the letter of abandonment and such instances are very rare, the Lines may look for ways and means to take back their containers without waiting for the expiry of the stipulated period when only the Port Trust can release the containers after arranging for auction of the cargo. The Lines have two options. They can take back the (loaded) containers to the port of origin. Alternatively, the Lines can resume custody of the containers and move such containers to any outside private CFS and arrange for destuffing of cargo before taking back the empty container. (In such cases, the responsibilities of the Port Trust as a 'bailee' will cease as soon as the Line resumes custody of the containers.) There are many approved private CFSs available in the vicinity of a port; and, as per the contract of carriage of goods a carrier can also dispose off the goods by auction under certain circumstances. That being so, the Lines need not depend only on the ports to take action for release of the containers.

ISSUE : (vi). *Payment of demurrage on the destuffed containerised cargo.*

Clarification : The demurrage on the destuffed containerised (abandoned) cargo is to be met out of the sale proceeds of the destuffed cargo. In any case, this issue is not arising only in case of the cargo destuffed from a container but is also relevant in cases of general break bulk cargo not received in containers. The existing practice relating to adjustment of sale proceeds will be applicable.

ISSUE : (vii). *Applicability of the Order in case of seized / confiscated containers by the Custom Authorities.*

Clarification : The earlier Order dated 10 Nov. 99 does not specify whether the provisions contained in that Order are applicable to cases of seized / confiscated containers. As pointed out by the KPT, since the ports have no control over such containers and cannot make arrangements for destuffing as the cargo along with the containers is seized / confiscated by the Custom Authorities. In such cases, however, the storage charges will cease to apply from the date the Custom Authorities order release of the cargo. Also, seized / confiscated containers can be required (by the Port Trust) to be removed (by the Line / consignee) from its premises to the Customs Bonded Area so that its space is not infructuously occupied.

S. SATHYAM, Chairman
[ADVT/III/IV/143/2000/Exty.]